

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

18.11.2004

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日
Date of Application: 2003年11月18日

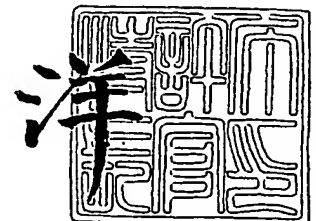
出 願 番 号
Application Number: 特願2003-387323
[ST. 10/C]: [JP2003-387323]

出 願 人
Applicant(s): 日野自動車株式会社

2005年 1月 6日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小 川



【書類名】 特許願
【整理番号】 0300340
【あて先】 特許庁長官 殿
【国際特許分類】 F02D 45/00
G08G 1/0962
G07C 5/00
G07C 7/00

【発明者】
【住所又は居所】 東京都日野市日野台 3 丁目 1 番地 1 日野自動車株式会社内
【氏名】 五十嵐 一

【発明者】
【住所又は居所】 東京都日野市日野台 3 丁目 1 番地 1 日野自動車株式会社内
【氏名】 清水 謙次

【特許出願人】
【識別番号】 000005463
【住所又は居所】 東京都日野市日野台 3 丁目 1 番地 1
【氏名又は名称】 日野自動車株式会社

【代理人】
【識別番号】 100120639
【弁理士】
【氏名又は名称】 萩島 良則

【手数料の表示】
【予納台帳番号】 010397
【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】
【物件名】 特許請求の範囲 1
【物件名】 明細書 1
【物件名】 図面 1
【物件名】 要約書 1

【書類名】特許請求の範囲

【請求項 1】

車両の走行状態に関する情報 (S, E, A, F) を検出する情報検出手段 (11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20) と、前記情報検出手段が検出した前記情報を処理すると共に前記処理情報 (A, dA, B, E, F, S, dS, Ti, Tt) が所定警告条件 (A1, dA2, B2, E1, S2, dS2, Ti3, Tt2) を満たしたときに警告を発生する情報処理手段 (3) と、前記処理情報を記憶する情報記憶手段 (4) とを前記車両上に備えた省燃費管理システムにおいて、前記情報処理手段は、前記処理情報が前記所定警告条件を満たしている時間 (Ta, Tda, Tb, Tds, Te, Ts0, Ts2) 又は前記処理情報の経過時間 (Ti, Tt) が所定設定時間 (T11, T12, T21, T22, T23, T24, T25, T31) を超過したときに前記超過の発生を前記情報記憶手段に記憶させることを特徴とする省燃費管理システム。

【請求項 2】

車両の走行状態に関する情報 (S, E, A, F) を検出する情報検出手段 (11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20) と、前記情報検出手段が検出した前記情報を処理すると共に前記処理情報 (A, dA, B, E, F, S, dS, Ti, Tt) が所定警告条件 (A1, dA2, B2, E1, S2, dS2, Ti3, Tt2) を満たしたときに警告を発生する情報処理手段 (3) とを前記車両上に備えた省燃費管理システムにおいて、前記所定警告条件を変更することができる設定器 (21) を前記車両上にさらに備えたことを特徴とする省燃費管理システム。

【請求項 3】

車両の走行状態に関する情報 (S, E, A, F) を検出する情報検出手段 (11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20) と、前記情報検出手段が検出した前記情報を処理すると共に前記処理情報 (A, dA, B, E, F, S, dS, Ti, Tt) が所定警告条件 (A1, dA2, B2, E1, S2, dS2, Ti3, Tt2) を満たしたときに警告を発生する情報処理手段 (3) と、前記処理情報を記憶する情報記憶手段 (4) とを前記車両上に備えた省燃費管理システムにおいて、設定器 (21) を前記車両上にさらに備え、前記情報処理手段は、前記処理情報が前記所定警告条件を満たしている時間 (Ta, Tda, Tb, Tds, Te, Ts0, Ts2) 又は前記処理情報の経過時間 (Ti, Tt) が所定設定時間 (T11, T12, T21, T22, T23, T24, T25, T31) を超過したときに前記超過の発生を前記情報記憶手段に記憶させ、前記設定器は、前記所定警告条件及び又は前記所定設定時間を変更することができることを特徴とする省燃費管理システム。

【請求項 4】

前記車両の走行状態に関する情報は、アクセル開度 (A) を含むことを特徴とする請求項 1 ないし 3 のいずれかに記載の省燃費管理システム。

【請求項 5】

前記処理情報は、前記アクセル開度 (A) 及び又は前記アクセル開度 (A) の単位時間当たりの変動量であるアクセル開度変動 (dA) を含むことを特徴とする請求項 4 に記載の省燃費管理システム。

【請求項 6】

前記処理情報は、一般道路処理情報と高速道路処理情報とからなることを特徴とする請求項 1 ないし 5 のいずれかに記載の省燃費管理システム。

【請求項 7】

前記一般道路処理情報は、車速 (S)、エンジン回転数 (E)、アクセル開度 (A)、アイドリング経過時間 (Ti) のいずれか 1 つ又は 2 つ以上の任意の組み合わせからなることを特徴とする請求項 6 に記載の省燃費管理システム。

【請求項 8】

前記高速道路処理情報は、車速 (S)、アクセル開度変動 (dA)、車速変動 (dS)、トッパギア不使用経過時間 (Tt2)、補助ブレーキ使用率 (B) のいずれか 1 つ又は 2 つ以上の任意の組み合わせからなることを特徴とする請求項 6 に記載の省燃費管理システム。

△。

【書類名】明細書

【発明の名称】省燃費管理システム

【技術分野】

【0001】

本発明は、トラック等の車両に使用されて好適な省燃費管理システムに関する。

【背景技術】

【0002】

従来、例えば、トラック等の車両に使用される省燃費管理システムは、主に2つの種類に大別することができよう。1つは、各種センサからの信号に基づいて車載解析装置が車速、エンジン回転数、燃料流量等のデータをメモリに蓄積する。このメモリに蓄積された各種データを、走行終了後に運転者、運行管理者等がメモリカード等の記憶媒体に記憶させる。そして、このメモリカード等に記憶された走行データを、事業所あるいは車両メーカーに用意された事業所解析装置に入力し、そのデータに基づいて走行状態の詳細な分析を行うものである。

【0003】

運行管理者は、この詳細データに基づいて予め設定された車速、エンジン回転数、燃料流量等の所定警告値に対し、各運転者がどのような運転を行っているかの管理を行なうことができる。と共に、運転者は自らの運転状態を客観的な解析データから知ることができ、更なる安全及び省燃費運転に努めようとするものである（例えば、特許文献1及び2参照）。しかしながら、このシステムは事業所解析装置の導入にコストを要し、小規模事業者が採用することが難しいという問題がある。

【0004】

もう1つの省燃費管理システムは、いわば簡易省燃費管理システムと言えるもので、車載解析装置が車速、エンジン回転数等を監視し、これらが所定警告値を超えた場合に、運転者にブザー又は擬似音声（以下、ブザー等ともいう）による警告を行なうものである。したがって、運転者は自己の運転状態を、警告という形でその場で知ることができ、直ちに運転を是正することができる。また、この所定警告値を超えた時間や回数はメモリに記憶され、必要により、運行管理者は、その超過時間や超過回数を事業所や車両メーカーの事業所解析装置を介して知ることができ、それにより省燃費管理及び運転者への支援を行うこともできる（例えば、特許文献3及び4参照）。この簡易省燃費管理システムは、車載解析装置だけで構成することもでき、コスト的にも小規模事業者が極めて採用しやすいものとなっており、今後の発展が大いに期待されるものである。

【特許文献1】特開平10-69555号公報（第5-12頁、第1-3図）

【特許文献2】特開2003-115065号公報（第5-7頁、第1-2図）

【特許文献3】実開平4-110924号公報（第1頁、第1-3図）

【特許文献4】特開2000-87776号公報（第3-6頁、第1-5図）

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

上述の従来の簡易省燃費管理システムにおいては、運転者は自らの運転状態をその場でブザー等による警告という形で知ることができる一方、車載解析装置は所定警告値を超えた時間や回数をそのまま記憶し、必要により、運行管理者への報告がなされる。このため、運転者は自らの運転状態をその場で是正する間もなく、警告の発生がそのまま運行管理者へ報告される。したがって、管理される運転者側において精神的負担が極めて大きくなり、省燃費管理及び運転者への支援を円滑に行なうことができないという問題が生じている。

【0006】

また、上述の従来の簡易省燃費管理システムにおいては、車載解析装置が車速、エンジン回転数等を監視し、これらが所定警告値を超えた場合に、運転者にブザー等による警告を行なう。しかしながら、この所定警告値の設定変更を行なうためには、車載解析装置を

一旦車両から取り外し、それを事業所や車両メーカーに送って変更するか、あるいは、予めこの所定警告値を記憶させたメモリカードを介して車載解析装置の所定警告値の設定変更を行っている。したがって、車載解析装置に記憶させた車速等の所定警告値の設定変更を迅速かつ容易にはできず、省燃費管理及び運転者への支援を円滑に行なうことができないという問題がある。

【0007】

本発明はこのような問題を解決するためになされたもので、警告に対する運転者側の精神的負担を軽減することができ、省燃費管理及び運転者への支援を極めて円滑に行なうことができる省燃費管理システムを提供することを課題とする。

【0008】

また、車載解析装置に記憶させた車速等の所定警告値等の所定警告条件を迅速かつ容易に設定変更することができ、省燃費管理及び運転者への支援を極めて円滑に行なうことができる省燃費管理システムを提供することを課題とする。

【課題を解決するための手段】

【0009】

上述の課題を解決するために、本発明が採用する手段は、車両の走行状態に関する情報を検出する情報検出手段と、情報検出手段が検出した情報を処理すると共にこの処理情報が所定警告条件を満たしたときに警告を発生する情報処理手段と、上記処理情報を記憶する情報記憶手段とを車両上に備えた省燃費管理システムにおいて、情報処理手段は、上記処理情報が所定警告条件を満たしている時間又は上記処理情報の経過時間が所定設定時間を超過したときに、この超過の発生を情報記憶手段に記憶させることにある。

【0010】

このように、警告の発生と同時にこの警告の発生を情報記憶手段へ記憶させるのではなく、警告を一旦運転者に与えた後に、なおかつその所定警告条件を満たすような運転を所定設定時間を超えて継続した場合に、始めて超過の発生を情報記憶手段へ記憶させるようにすることにより、運転者に精神的負担を感じさせずに、自己の運転を是正する機会を与えることができる。

【0011】

また、上述の課題を解決するために、本発明が採用する手段は、車両の走行状態に関する情報を検出する情報検出手段と、情報検出手段が検出した情報を処理すると共にこの処理情報が所定警告条件を満たしたときに警告を発生する情報処理手段とを車両上に備えた省燃費管理システムにおいて、この所定警告条件を変更することができる設定器を車両上にさらに備えたことにある。

【0012】

所定警告条件を変更することができる設定器を車両上に備えることにより、省燃費管理システムの所定警告条件の設定変更を行なう場合に、車載解析装置を一旦車両から取り外し、それを事業所や車両メーカーに送って設定変更したり、あるいは、予めこの所定警告条件を記憶させたメモリカードを介して、車載解析装置の所定警告条件を設定変更する必要がなくなる。

【0013】

さらに、上述の課題を解決するために、本発明が採用する手段は、車両の走行状態に関する情報を検出する情報検出手段と、情報検出手段が検出した情報を処理すると共にこの処理情報が所定警告条件を満たしたときに警告を発生する情報処理手段と、処理情報を記憶する情報記憶手段とを車両上に備えた省燃費管理システムにおいて、設定器を車両上にさらに備え、情報処理手段は、処理情報が所定警告条件を満たしている時間又は上記処理情報の経過時間が所定設定時間を超過したときにこの超過の発生を情報記憶手段に記憶させ、設定器は、所定警告条件及び又は所定設定時間を変更することができることにある。

【0014】

これにより、上記2つの作用を同時に奏することができ、省燃費管理及び運転者への支援を、より円滑に行なうことができる。

【0015】

車両の走行状態に関する情報は、アクセル開度を含むことが望ましい。アクセル開度は、車両の燃費に大きく影響する。したがって、アクセル開度情報を入手することにより、様々な省燃費管理に利用することができる。

【0016】

処理情報は、アクセル開度、及び又はアクセル開度の単位時間当たりの変動量であるアクセル開度変動を含むことが望ましい。運転者に対しアクセル開度や特に高速道路走行における燃費に大きく影響するアクセル開度変動に基づく警告を行い、あるいはその超過の発生を情報記憶手段に記憶させるようにすることにより、省燃費管理を的確に行なうことができる。

【0017】

処理情報は、一般道路処理情報と高速道路処理情報とからなることが望ましい。例えば高速道路走行中に、前車との車間距離が適切でないとあわてて減速し、再び加速して前者に追いつくということを繰り返すことがある。このような運転を波状運転というが、この波状運転は安全上の問題があると共に、特に高速道路走行における燃費悪化の最大要因になっている。このように、一般道路走行と高速道路走行とは、省燃費管理の視点が異なり、それに伴って燃費解析に必要な情報も異なる。このため、一般道路走行と高速道路走行のそれぞれの情報ごとに所定警告条件の設定変更を可能にし、あるいは超過の発生を情報記憶手段に記憶させるようにすることにより、省燃費管理をさらに的確に行なうことができる。

【0018】

一般道路処理情報は、車速、エンジン回転数、アクセル開度、アイドリング経過時間のいずれか1つ又は2つ以上の任意の組み合わせからなることが望ましい。また、高速道路処理情報は、車速、アクセル開度変動、車速変動、トッパギア不使用経過時間、補助ブレーキ使用率のいずれか1つ又は2つ以上の任意の組み合わせからなることが望ましい。

【発明の効果】

【0019】

本発明の省燃費管理システムは、車両の走行状態に関する情報を検出する情報検出手段と、情報検出手段が検出した情報を処理すると共にこの処理情報が所定警告条件を満たしたときに警告を発生する情報処理手段と、上記処理情報を記憶する情報記憶手段とを車両上に備えた省燃費管理システムにおいて、情報処理手段は、上記処理情報が所定警告条件を満たしている時間又は処理情報の経過時間が所定設定時間を超過したときに、この超過の発生を情報記憶手段に記憶させるから、警告に対する運転者側の精神的負担を軽減することができ、省燃費管理及び運転者への支援を極めて円滑に行なうことができるという優れた効果を奏する。

【0020】

また、本発明の省燃費管理システムは、車両の走行状態に関する情報を検出する情報検出手段と、情報検出手段が検出した情報を処理すると共にこの処理情報が所定警告条件を満たしたときに警告を発生する情報処理手段とを車両上に備えた省燃費管理システムにおいて、この所定警告条件を変更することができる設定器を車両上にさらに備えるから、車載解析装置に記憶させた車速等の所定警告値等の所定警告条件を迅速かつ容易に設定変更することができ、省燃費管理及び運転者への支援を極めて円滑に行なうことができるという優れた効果を奏する。

【発明を実施するための最良の形態】

【0021】

本発明に係る省燃費管理システムを実施するための最良の形態を、図1ないし図14を参照して詳細に説明する。

【0022】

図1に示すように、トラック等の車両に搭載される車載解析装置1は、解析装置本体2と、車速センサ11等の各種情報検出手段と、設定器21とを有する。解析装置本体2は

、情報を処理するCPU（情報処理手段）3、CPUにより処理された処理情報を記憶するメモリ（情報記憶手段）4、CPUからの指令によりブザー又は擬似音声による警告を行なうスピーカ5、メモリに記憶された情報を出力する車載プリンタ6、そのときのアクセル開度Aを運転者に視覚的に知らせるためのアクセル表示器7を有する。なお、車載プリンタ6は、解析装置本体2から分離して別置きとしてもよい。また、警告はスピーカ5によるのではなく、ランプ点灯によって行なうこともできる。

【0023】

車両にECU10が搭載され、このECU10がいずれも情報検出手段である車速センサ11、エンジン回転数センサ12、アクセル開度センサ13、燃料流量センサ14、補助ブレーキ作動部15と電氣的に接続されている場合には、ECU10と解析装置本体2とを電氣的に接続する。一方、車両がECU非搭載車の場合には、図2に示すように、いずれも情報検出手段である車速センサ16、エンジン回転数センサ17、アクセル開度センサ18、燃料流量センサ19を配設し、これらと解析装置本体2とを電氣的に接続する。また、補助ブレーキ作動部（情報検出手段）20と解析装置本体2とを電氣的に接続する。

【0024】

上述の補助ブレーキ作動部15、20からは、補助ブレーキの使用状態がECU10を介して又は直接、解析装置本体2へ入力される。この補助ブレーキとは、例えばトラック等では、排気ブレーキ、リターダ等に代表されるものであるが、必ずしもこれらに限定されるものではない。

【0025】

図1に示すように、設定器21は、各セレクトスイッチ22により、例えば、後述するアクセル開度Aの所定警告値A1及び所定設定時間T11、アクセル開度変動dAの所定警告値dA2及び所定設定時間T22、エンジン回転数Eの所定警告値E1及び所定設定時間T12、車速Sの所定警告値S2及び所定設定時間T21、車速変動dSの所定警告値dS2及び所定設定時間T23、トップギア不使用の所定警告時間Tt2及び所定設定時間T24、補助ブレーキ使用率Bの所定警告値B2及び所定設定時間T25、アイドリングの所定警告時間Ti3及び所定設定時間T31等を設定変更することができる。

【0026】

また、後述するように、車載プリンタ6からは必要なリポートを定時毎に出力させることができるが、この定時出力の有無等の設定変更等、その他の種々の設定を行うことができる。各種設定は、設定ボタン23を押すことにより、解析装置本体2へ送られる。

【0027】

車載プリンタ6からは、種々のリポートを出力することができる。ここでは、代表的な3例について説明する。図3は、警告設定リポート41を示す。警告設定リポート41は、必要により、任意の時刻に出力させることができる。この警告設定リポート41には、例えば、エンジンのシリンダ数42、エンジン定格出力回転数43、車速Sの所定警告値（所定警告条件）S2 44、エンジン回転数Eの所定警告値（所定警告条件）E1 45、アクセル開度Aの所定警告値（所定警告条件）A1 46、アイドリング経過時間Tiの所定警告時間（所定警告条件）Ti3 47、車速Sの超過時間Ts2に対する所定設定時間T21 48、エンジン回転数Eの超過時間Teに対する所定設定時間T12 49、車載プリンタ6の作動状態表示50、警告の作動状態表示51が表示される。

【0028】

その他、必要により、アクセル開度Aの超過時間Taに対する所定設定時間T11、アクセル開度変動dAの所定警告値（所定警告条件）dA2やその超過時間Taに対する所定設定時間T22、車速変動dSの所定警告値（所定警告条件）dS2やその超過時間Tdsに対する所定設定時間T23、トップギア不使用経過時間Ttの所定警告時間（所定警告条件）Tt2やその経過時間Ttに対する所定設定時間T24、補助ブレーキ使用率Bの所定警告値（所定警告条件）B2やその超過時間Tbに対する所定設定時間T25、アイドリングの経過時間Tiに対する所定設定時間T31等を表示させてもよい。

【0029】

このように、設定器 21 により設定変更されたアクセル開度 A の所定設定時間 T11等を車載プリンタ 6 から出力することができるから、この設定変更された所定設定時間 T11等を、車両上で直ちに印字された形で正確に確認することができる。

【0030】

図 4 は、定時リポート 61 を示す。定時リポート 61 は、設定により一定時間毎に自動的に出力され、特に重要なパラメータに関する超過回数を、運転者に繰り返し認識させるためのものである。定時リポート 61 には、印字日時 62、後述する車速 S についての超過回数 63、アクセル開度 A についての超過回数 64、エンジン回転数 E についての超過回数 65、アイドリングについての超過回数 66 が表示される。

【0031】

図 5 は、超過集計リポート 71 を示す。超過集計リポート 71 は、必要により、任意の時刻に出力させることができる。超過集計リポート 71 には、集計開始時刻 72、集計終了時刻 73、車速 S についての超過回数 74、アクセル開度 A についての超過回数 75、エンジン回転数 E についての超過回数 76、アイドリングについての超過回数 77、累積走行距離 78、燃料消費量 79、燃料消費率 80、アクセル開度ゼロかつ補助ブレーキ不使用での累積走行距離 TL の全累積走行距離に対する走行比率 81 が表示される。その他、アクセル開度変動 dA についての超過回数、車速変動 dS についての超過回数、トップギア不使用についての超過回数、補助ブレーキ使用率 B についての超過回数等を表示させてもよい。

【0032】

上述の警告設定リポート 41 及び超過集計リポート 71 は、解析装置本体 2 の設定確認ボタン 8 及び集計ボタン 9 をそれぞれ押すことにより、任意時に車載プリンタ 6 から出力することができる。また、解析装置本体 2 のメモリ 4 に記憶された各種処理情報は、メモリカード 31 を介して、事業所や車両メカ等に備えられた事業所解析装置 32 に送ることができ、この事業所解析装置 32 により、詳細な分析を行なうこともできる。

【0033】

次に、本省燃費管理システムによる警告モニタリングについて、図 6 ないし図 13 を参照して説明する。

【0034】

図 6 に示すように、CPU 3 は、エンジン回転数センサ 12、17 が検出したエンジン回転数 E を読み込む（ステップ S2）。エンジン回転数 E がゼロを超えているか否かを判定する（ステップ S4）。ステップ S4 の判定結果が否定（No）の場合、すなわちエンジンが停止している場合には、状態認知の初期化を行なう（ステップ S6）。ステップ S4 の判定結果が肯定（Yes）の場合、すなわちエンジンが作動している場合には、車速センサ 11、16 が検出した車速 S を読み込み（ステップ S8）、車速 S がゼロを超えているか否かを判定する（ステップ S10）。ステップ S10 の判定結果が肯定の場合、すなわち車両が走行状態の場合には、図 7 に示す走行処理を実行する（ステップ S12）。

【0035】

ステップ S10 の判定結果が否定の場合、すなわち車両が停止状態の場合には、図 13 に示すアイドリング処理を実行する（ステップ S14）。状態認知の初期化（ステップ S6）又は走行処理（ステップ S12）又はアイドリング処理（ステップ S14）を実行した後、電源が OFF であるか否かを判定する（ステップ S16）。ステップ S16 の判定結果が否定の場合には、再びステップ S2 以降を繰り返す。ステップ S16 の判定結果が肯定の場合には、警告モニタリングを終了する。

【0036】

図 7 に示すように、走行処理は次のように実行される。CPU 3 は、ステップ S8 で読み込んだ車速 S が、車両が高速道路走行をしているか否かを判別するために設定された車速 S の所定設定値 S₀ を超えているか否かを判定する（ステップ S20）。ステップ S20 の判定結果が否定の場合、すなわち車速 S が所定設定値 S₀ 以下の場合には、図 8 及び

図9に示す一般道路処理を実行する（ステップS22）。

【0037】

ステップS20の判定結果が肯定の場合には、さらに車速Sが所定設定値 S_0 を超えた超過時間 T_{s0} を検出し（ステップS24）、この超過時間 T_{s0} が、車両が連続高速走行をしているか否かを判別するために設定された所定設定時間 T_{01} を超えたか否かを判定する（ステップS26）。ステップS26の判定結果が肯定の場合には、図10に示す高速道路処理を実行する（ステップS28）。ステップS26の判定結果が否定の場合には、車両は連続高速走行をしていないと判定して、ステップS22の一般道路処理を実行する。これにより、走行処理を終了する。

【0038】

図8に示すように、図7の一般道路処理は、CPU3が、一般道路処理情報として処理する車速S、エンジン回転数E、アクセル開度A、アイドリング経過時間 T_i を用いて、次のように実行される。まず、CPU3は、アクセル開度センサ13、18が検出したアクセル開度Aを読み込み（ステップS100）、アクセル開度Aが、アクセルの過剰な踏み込みを行っているか否かを判別するために設けられた所定警告値 A_1 を超えているか否かを判定する（ステップS102）。ステップS102の判定結果が肯定の場合、すなわち運転者がアクセルの過剰な踏み込みを行っているとは判定した場合には、運転者に対しスピーカ5からブザー等による警告を行なう（ステップS104）。

【0039】

さらに、CPU3は、アクセル開度Aが所定警告値 A_1 を超えている超過時間 T_a を検出し（ステップS106）、この超過時間 T_a が所定設定時間 T_{11} を超えているか否かを判定する（ステップS108）。ステップS108の判定結果が肯定の場合、すなわちステップS104の警告を行なった後も、運転者がさらにアクセルの過剰な踏み込みを継続した場合には、メモリ4に超過カウント値（超過の発生）を加算し、その累積超過回数及び累積超過時間を記憶させる（ステップS110）。一般道路走行においては、特にアクセル開度Aが燃費に大きく影響する。したがって、このアクセル開度Aに基づく警告や超過の発生の記憶を行うことにより、省燃費管理を的確に行なうことができる。

【0040】

上述のステップS102の判定結果が否定の場合、すなわちアクセル開度Aが所定警告値 A_1 以下であり、運転者がアクセルの過剰な踏み込みを行っていないと判定した場合、及び、上述のステップS108の判定結果が否定の場合、すなわち上述の超過時間 T_a が所定設定時間 T_{11} 以下であり、運転者が警告に応じてアクセルの過剰な踏み込みを中止したと判定した場合、及び、ステップS110によりメモリ4に超過カウント値を加算した場合には、図9に示すように、CPU3は、ステップS2で読み込んだエンジン回転数Eが、燃費を悪化させる回転数になっているか否かを判別するために設けられた所定警告値 E_1 を超えているか否かを判定する（ステップS112）。

【0041】

ステップS112の判定結果が肯定の場合、すなわち運転者が燃費を悪化させるようなエンジン回転数Eで走行していると判定した場合には、上述のステップS104～S108と同様に、運転者への警告（ステップS114）、エンジン回転数が所定警告値 E_1 を超えた超過時間 T_e の検出（ステップS116）、この超過時間 T_e が所定設定時間 T_{12} を超えたか否かの判定（ステップS118）、ステップS118の判定結果が肯定の場合のメモリ4への超過カウント値の加算（ステップS120）を実行する。累積超過回数及び累積超過時間がメモリ4に記憶される。

【0042】

ステップS112の判定結果が否定の場合、すなわちエンジン回転数Eが所定警告値 E_1 以下であり、燃費を悪化させるような回転数になっていないと判定した場合、及び、ステップS118の判定結果が否定の場合、すなわち上述のエンジン回転数Eの超過時間 T_e が所定設定時間 T_{12} 以下であり、運転者が警告に応じてエンジン回転数Eを抑えたと判定した場合、及び、ステップS120によりメモリ4に超過カウント値を加算した場合に

は、一般道路処理を終了する。

【0043】

図10に示すように、図7の高速道路処理は、CPU3が、高速道路処理情報として処理する車速S、アクセル開度変動dA、車速変動dS、トップギア不使用経過時間Tt2、補助ブレーキ使用率Bを用いて、次のように実行される。まず、CPU3は、ステップS8で読み込んだ車速Sが、燃費を悪化させる車速で走行しているか否かを判別するために設けられた所定警告値S2を超えているか否かを判定する(ステップS200)。ステップS200の判定結果が肯定の場合、すなわち運転者が燃費を悪化させるような車速で走行していると判定した場合には、運転者に対しスピーカ5からブザー等による警告を行なう(ステップS202)。

【0044】

さらに、CPU3は、車速Sが所定警告値S2を超えている超過時間Ts2を検出し(ステップS204)、この超過時間Ts2が所定設定時間T21を超えたか否かを判定する(ステップS206)。ステップS206の判定結果が肯定の場合、すなわちステップS202の警告を行なった後も、運転者が所定設定時間T21を超えてアクセルの過剰な踏み込みを継続した場合には、メモリ4に超過カウント値を加算し、その累積超過回数及び累積超過時間を記憶させる(ステップS208)。

【0045】

ステップS200の判定結果が否定の場合、すなわち車速Sが所定警告値S2以下であり、運転者は燃費を悪化させるような車速では走行していないと判定した場合、及び、ステップS206の判定結果が否定の場合、すなわち上述の超過時間Ts2が所定設定時間T21以下であり、運転者が警告に応じて燃費を悪化させる車速での走行を中止したと判定した場合、及び、ステップS208によりメモリ4に超過カウント値を加算した場合、次にCPU3は、アクセル開度センサ13、18が検出したアクセル開度Aを読み込み(ステップS210)、このアクセル開度Aから一定微小時間ΔTにおけるアクセル開度の変動量ΔAを求め、次式(1)によりアクセル開度変動dAを算出する(ステップS212)。

【0046】

$$dA = \Delta A / \Delta T \cdots (1)$$

CPU3は、このアクセル開度変動dAが、アクセルの過剰な変動を行っているか否かを判別するために設けられた所定警告値dA2を超えているか否かを判定する(ステップS214)。ステップS214の判定結果が肯定の場合、すなわち運転者がアクセルの過剰な変動を行っているとは判定した場合には、上述のステップS202～S208と同様に、運転者への警告(ステップS216)、アクセル開度変動dAが所定警告値dA2を超えている超過時間Tdaの検出(ステップS218)、この超過時間Tdaが所定設定時間T22を超えたか否かの判定(ステップS220)、ステップS220の判定結果が肯定の場合のメモリ4への超過カウント値の加算(ステップS222)を実行する。累積超過回数及び累積超過時間がメモリ4に記憶される。

【0047】

高速道路走行においては、特にアクセル開度変動dAが燃費に大きく影響する。したがって、このアクセル開度変動dAに基づく警告や超過の発生の記憶を行うことにより、省燃費管理を的確に行なうことができる。

【0048】

ステップS214の判定結果が否定の場合、すなわちアクセル開度変動dAが所定警告値dA2以下であり、運転者がアクセルの過剰な変動を行っていないと判定した場合、及び、ステップS220の判定結果が否定の場合、すなわち上述の超過時間Tdaが所定設定時間T22以下であり、運転者が警告に応じてアクセルの過剰な変動を中止したと判定した場合、及び、ステップS222によりメモリ4に超過カウント値を加算した場合、次にCPU3は、図11に示すように、ステップS8で読み込んだ車速Sから一定微小時間ΔTにおける車速変動量ΔSを求め、次式(2)により車速変動dSを算出する(ステップS

224)。

【0049】

$$dS = \Delta S / \Delta T \cdots (2)$$

CPU3は、この車速変動 dS が、燃費を悪化させる過剰な車速変動になっているか否かを判別するために設けられた所定警告値 $dS2$ を超えているか否かを判定する(ステップS226)。ステップS226の判定結果が肯定の場合、すなわち運転者が燃費を悪化させるような過剰な車速変動を行っているとは判定した場合には、上述のステップS202～S208と同様に、運転者への警告(ステップS228)、車速変動 dS が所定警告値 $dS2$ を超えている超過時間 Tds の検出(ステップS230)、この超過時間 Tds が所定設定時間 $T23$ を超えたか否かの判定(ステップS232)、ステップS230の判定結果が肯定の場合のメモリ4への超過カウント値の加算(ステップS234)を実行する。累積超過回数及び累積超過時間がメモリ4に記憶される。

【0050】

ステップS226の判定結果が否定の場合、すなわち車速変動 dS が所定警告値 $dS2$ 以下であり、運転者が燃費を悪化させるような過剰な車速変動をしていないと判定した場合、及び、上述のステップS232の判定結果が否定の場合、すなわち上述の超過時間 Tds が所定設定時間 $T23$ 以下であり、運転者が警告に応じて車速変動 dS を抑えたとは判定した場合、及び、ステップS232によりメモリ4に超過カウント値を加算した場合、次にCPU3は、ステップS2で読み込んだエンジン回転数 E と、ステップS8で読み込んだ車速 S とから、トップギアを使用しているか否かを推定し判定する(ステップS236)。

【0051】

ステップS236の判定結果が否定の場合、すなわち運転者がトップギアを使用していない場合には、トップギア不使用経過時間 Tt を検出し(ステップS238)、トップギア不使用経過時間 Tt が所定警告時間 $Tt2$ を超えたか否かを判定する(ステップS240)。ステップS240の判定結果が肯定の場合、すなわち運転者が所定警告時間 $Tt2$ を超えてトップギアを使用していない場合には、上述のステップS202～S208と同様に、運転者への警告(ステップS242)、トップギア不使用経過時間 Tt が所定設定時間 $T24$ を超えたか否かの判定(ステップS244)、ステップS244の判定結果が肯定の場合のメモリ4への超過カウント値の加算(ステップS246)を実行する。累積超過回数及び累積超過時間がメモリ4に記憶される。

【0052】

ステップS236の判定結果が肯定の場合、すなわちトップギアが使用されており、運転者が燃費を悪化させるような走行をしていないと判定した場合、及び、ステップS240の判定結果が否定の場合、すなわち上述の経過時間 Tt が所定設定時間 $T24$ 以下であり、運転者が警告に応じてトップギアにシフトアップしたと判定した場合、及び、ステップS246によりメモリ4に超過カウント値を加算した場合、次にCPU3は、図12に示すように、補助ブレーキ作動部15、20から補助ブレーキの使用を検出し(ステップS248)、一定走行距離 Lo における使用回数 N から、次式(3)により補助ブレーキ使用率 B を算出する(ステップS250)。

【0053】

$$B = N / Lo \cdots (3)$$

CPU3は、この補助ブレーキ使用率 B が、燃費を悪化させる補助ブレーキの使用率になっているか否かを判別するために設けられた所定警告値 $B2$ を超えているか否かを判定する(ステップS252)。ステップS252の判定結果が肯定の場合には、上述のステップS202～S208と同様に、運転者への警告(ステップS254)、補助ブレーキ使用率 B が所定警告値 $B2$ を超えている超過時間 Tb の検出(ステップS256)、この超過時間 Tb が所定設定時間 $T25$ を超えたか否かの判定(ステップS258)、ステップS258の判定結果が肯定の場合のメモリ4への超過カウント値の加算(ステップS260)を実行する。累積超過回数及び累積超過時間がメモリ4に記憶される。

【0054】

ステップS252の判定結果が否定の場合、すなわち補助ブレーキ使用率Bが所定警告値B2以下であり、運転者が燃費を悪化させるような走行をしていないと判定した場合、及び、ステップS256の判定結果が否定の場合、すなわち上述の超過時間Tbが所定設定時間T25以下であり、運転者が警告に応じて補助ブレーキの過剰な使用を中止したと判定した場合、及び、ステップS258によりメモリ4に超過カウント値を加算した場合には、高速道路処理を終了する。

【0055】

一方、図13に示すように、図6に示したアイドリング処理は、次のように実行される。CPU3は、アンドリング経過時間Tiを検出し（ステップS300）、アンドリング経過時間Tiが所定警告時間Ti3を超えたか否かを判定する（ステップS302）。ステップS302の判定結果が肯定の場合、すなわち運転者が所定警告時間Ti3を超えてアンドリングを経過させた場合には、運転者に対しスピーカ5からブザー等による警告を行なう（ステップS304）。

【0056】

さらに、CPU3は、アンドリング経過時間Tiが所定設定時間T31を超えたか否かを判定する（ステップS306）。ステップS306の判定結果が肯定の場合、すなわちステップS304の警告を行なった後も、運転者が所定設定時間T31を超えてアンドリングを経過させた場合には、メモリ4に超過カウント値を加算し（ステップS308）、メモリ4にその累積超過回数及び累積超過時間を記憶させる。

【0057】

ステップS302の判定結果が否定の場合、すなわちアンドリング経過時間Tiが警告設定時間Ti3以下であり、運転者がアンドリング状態での停車を行っていないと判定した場合、及び、ステップS306の判定結果が否定の場合、すなわちアンドリング経過時間Tiが所定設定時間T31以下であり、運転者が警告に応じてエンジンを停止させたと判定した場合、及び、ステップS308によりメモリ4に超過カウント値を加算した場合には、アイドリング処理を終了する。

【0058】

ここで、上述の所定設定時間T11ないしT31は、車両上の設定器21により設定変更することができる。したがって、この所定設定時間T11等を設定変更をする場合に、解析装置本体2を一旦車両から取り外し、それを車両基地において、又は車両メーカに送って変更したり、あるいは、予めこの所定設定時間T11等を記憶させたメモリカードを作成し、そのメモリカードを用いて解析装置本体2の設定を変更する必要がなくなる。このように、本省燃費管理システムによれば、解析装置本体2に記憶させた所定設定時間T11等を、上述の設定器21を用いて車両上で迅速かつ容易に変更することができるから、省燃費管理を極めて円滑に行なうことができる。

【0059】

また、警告の発生と同時に、その警告の発生をメモリ4に記憶させるのではなく、警告を一旦運転者に与えた後に、なおかつその所定警告値等を満たす運転状態を所定設定時間T11等を超えて継続した場合に、始めてメモリ4に記憶させるようにしたことにより、運転者に精神的負担を感じさせずに、自己の運転を是正する機会を与えることができ、省燃費管理を極めて円滑に行なうことができる。

【0060】

さらに、例えば高速道路走行中に、前車との車間距離が適切でないとあわてて減速し、再び加速して前者に追いつくということを繰り返すことがある。このような波状運転は安全上の問題があると共に、特に高速道路走行における燃費悪化の最大要因になっている。このように、一般道路走行と高速道路走行とでは、省燃費管理の視点が異なり、それに伴って燃費解析に必要な情報も異なる。本省燃費管理システムによれば、一般道路走行と高速道路走行とに分けて情報の処理を行うから、的確な省燃費管理を行なうことができる。

【0061】

また、運転者や運行管理者は、車載プリンタ 6 から、車両上で直ちにそのときの運転状態を印字された形で、かつ正確に知ることができ、運転者の省燃費意識を一段と向上させることができる。また、分析までの一連の省燃費管理を車載解析装置 1 だけで行なうこともでき、その場合には、特に設備導入や運用に多大なコストを要する事業所解析装置 3 2 が不要となり、小規模事業者の導入が一段と容易になった。

【0062】

次に、本省燃費管理システムによる減速運転モニタリングについて、図 14 を参照して説明する。車両の走行時に減速を行なう場合、アクセルを戻し、最低燃料噴射状態で走行するエンジンプレーキによる減速運転の距離が長ければ長い程、省燃費に貢献することができる。この一方、排気ブレーキ、リターダ等に代表される補助ブレーキを装備した車両は、この補助ブレーキの使用により優れたブレーキ特性を容易に得ることができるため、急減速及びそれに伴う急加速を繰り返す傾向が見受けられ、燃費悪化の大きな要因となっている。そこで、この減速運転モニタリングによって、特にこの補助ブレーキを装備した車両における、エンジンプレーキによる減速運転を的確にモニタリングする。

【0063】

図 14 に示すように、CPU 3 は、燃料流量センサ 14, 19 が検出した燃料流量 F を読み込み（ステップ S 20）、燃料流量 F が車両走行時の最低噴射に係る所定設定値 F_0 未満であるか否かを判定する（ステップ S 22）。ディーゼルエンジン車においては車両走行時の最低燃料噴射量はアクセルを戻したときのゼロであるから、この所定設定値 F_0 はゼロに極めて近い数値で設定される。ここで、所定設定値 F_0 をゼロとしないのは、実際の燃料噴射はゼロであっても、燃料流量センサ 14, 19 による計測ではゼロを表示しないことがしばしば発生するためである。また、ガソリンエンジン車においては車両走行時にアクセルを戻したときにも一定量の燃料噴射があるから、所定設定値 F_0 はこの燃料噴射量に近い数値で設定される。

【0064】

次に CPU 3 は、アクセル開度センサ 13, 18 が検出したアクセル開度 A を読み込み（ステップ S 24）、アクセル開度 A が略ゼロとなっている否かを判定する（ステップ S 26）。略ゼロであるから、実際にはゼロ、あるいは計器誤差等を考慮したゼロに近い数値で設定される。

【0065】

このように、燃料流量 F が車両走行時における最低燃料流量を近似する所定設定値 F_0 未満となったとき、かつアクセル開度 A が略ゼロとなったとき、を判定条件とすることにより、ディーゼルエンジン車、あるいはガソリンエンジン車の最低燃料噴射走行を極めて正確に捕らえることができる。なお、この燃料流量 F による判定、又はアクセル開度 A による判定のいずれか一方だけを行っても、車両の最低燃料噴射走行をかなり高い精度で捕らえることができる。

【0066】

ステップ S 26 の判定結果が肯定の場合には、補助ブレーキ作動部 15, 20 から補助ブレーキの使用状態を検出し（ステップ S 28）、補助ブレーキが不使用方法かを判定する（ステップ S 30）。ステップ S 30 の判定結果が肯定の場合には、CPU 3 は、車速センサ 11, 16 が検出した車速 S を読み込み（ステップ S 32）、この車速 S と経過時間とに基づいて、燃料流量 F が車両走行時の最低噴射に係る所定設定値 F_0 未満であり、かつ、補助ブレーキが不使用方法である走行距離 L を算出し（ステップ S 34）、走行距離 L をメモリ 4 に加算して累積走行距離 TL を記憶させる（ステップ S 34）。

【0067】

上述のステップ S 22 の判定結果が否定の場合、すなわち燃料流量 F が車両走行時の最低噴射状態にない場合、及び、上述のステップ S 26 の判定結果が否定の場合、すなわちアクセル開度 A が略ゼロではない場合、及び、ステップ S 30 の判定結果が否定の場合、すなわち補助ブレーキを使用している場合、及び、上述のステップ S 34 によりメモリ 4 に累積走行距離 TL を記憶させた場合には、減速運転モニタリングを終了する。

【0068】

本減速運転モニタリングにより、特にこの補助ブレーキを装備した車両における、エンジンブレーキによる減速運転を的確にモニタリングすることができ、省燃費運転に対する解析データを運転者や運行管理者に最適に提供することができ、燃費改善の飛躍的な精度向上を図ることができる。

【0069】

運転者や運行管理者は、メモリ4に記憶されたこの累積走行距離TLを、図5に示すように、車載プリンタ6から全累積走行距離に対する走行比率81として、車両上で直ちに出力することができる。したがって、運転者や運行管理者は、運転時、停車時、車両基地帰車時等に、そのときの運転状態を直前の実走行と対比させて直ちに知ることができ、運転者等の燃費向上への意識をさらに高めることができる。

【0070】

また、メモリ4に記憶された累積走行距離TLは、メモリカード31を介して事業所、車両メーカー等の事業所解析装置32に入力することにより、事業所解析装置32から出力される種々のレポートと組み合わせられて、より詳細な分析を行うこともできる。この一方、車載解析装置1の本体2のメモリ4が記憶した燃料流量Fとアクセル開度Aと補助ブレーキ使用情報と車速Sとを、メモリカード31を介して事業所解析装置32に入力し、図14に示した一連の処理を事業所解析装置32により行うこともできる。

【0071】

なお、本省燃費管理システムにおいては、車両の走行状態に関する情報として、車速S、エンジン回転数E、アクセル開度A、燃料流量F、補助ブレーキの使用に関する情報を検出したが、これに限定されるものではなく、車両の他の情報を検出し、それらに基づいて警告の発生や、超過の発生等のメモリ4への記憶を行なうようにしてもよい。また、CPU3の処理情報として、必ずしもアクセル開度変動dAを含む必要はない。さらに、この処理情報を一般道路処理情報と高速道路処理情報とに分けて、警告の発生や、超過の発生等のメモリ4への記憶を行なう必要もない。また、一般道路処理情報と高速道路処理情報についても、必ずしも上述のものに限定されるものではない。

【産業上の利用可能性】

【0072】

本発明の省燃費管理システムは、警告に対する運転者側の精神的負担を軽減することができ、省燃費管理及び運転者への支援を極めて円滑に行なうことができる。また、車載解析装置に記憶させた車速等の所定警告値等の所定警告条件を迅速かつ容易に設定変更することができ、省燃費管理及び運転者への支援を極めて円滑に行なうことができる。したがって、トラック等に限らず、あらゆる種類の車両に対しても広く一般に利用することができる。

【図面の簡単な説明】

【0073】

- 【図1】 本発明に係る省燃費管理システムを示すブロック図である。
- 【図2】 図1とは別の省燃費管理システムを示すブロック図である。
- 【図3】 プリンタの警告設定レポートを示す図である。
- 【図4】 プリンタの定時レポートを示す図である。
- 【図5】 プリンタの超過集計レポートを示す図である。
- 【図6】 本省燃費管理システムの警告モニタリングを示すフローチャートである。
- 【図7】 図6の走行処理を示すフローチャートである。
- 【図8】 図7の一般道路処理を示すフローチャートである。
- 【図9】 図8の一般道路処理の続きを示すフローチャートである。
- 【図10】 図7の高速道路処理を示すフローチャートである。
- 【図11】 図10の高速道路処理の続きを示すフローチャートである。
- 【図12】 図11の高速道路処理の続きを示すフローチャートである。
- 【図13】 図1のアンダリング処理を示すフローチャートである。

【図14】本省燃費管理システムの減速運転モニタリングを示すフローチャートである。

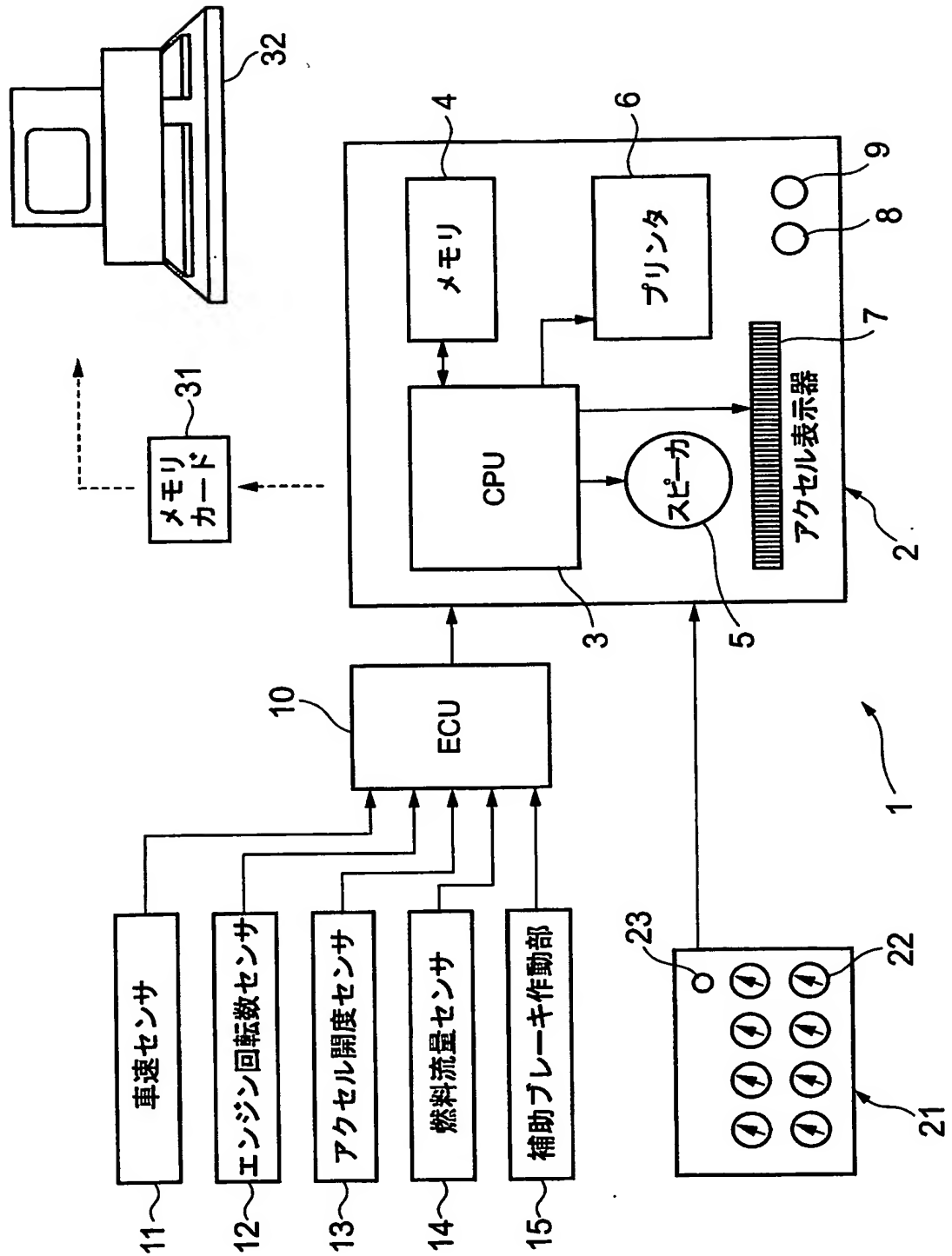
【符号の説明】

【0074】

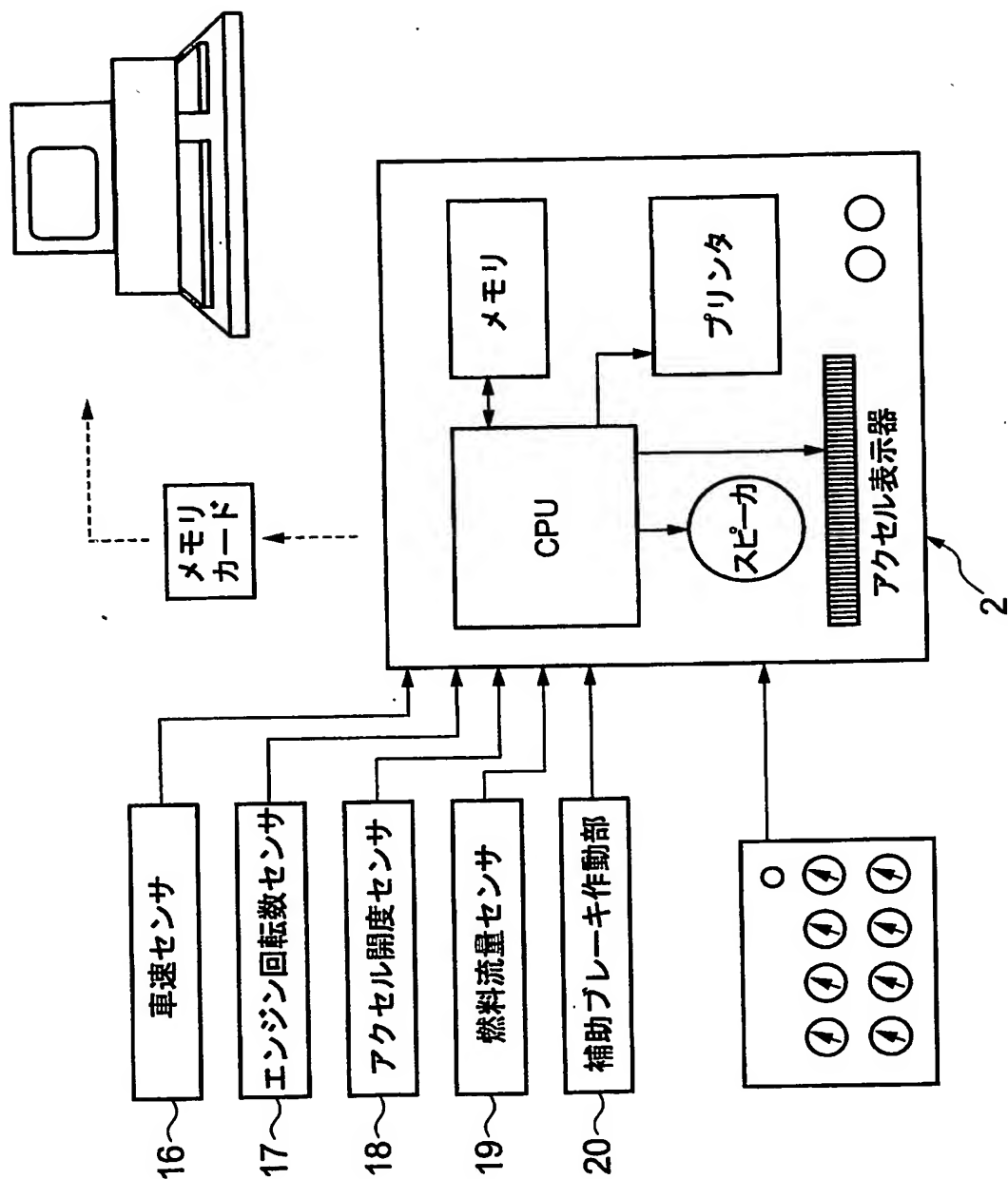
- 1 車載解析装置
- 2 解析装置本体
- 3 CPU
- 4 メモリ
- 5 スピーカ
- 6 車載プリンタ
- 7 アクセル表示器
- 8 設定確認ボタン
- 9 集計ボタン
- 10 ECU
- 11, 16 車速センサ
- 12, 17 エンジン回転数センサ
- 13, 18 アクセル開度センサ
- 14, 19 燃料流量センサ
- 15, 20 補助ブレーキ作動部
- 21 設定器
- 22 セレクタスイッチ
- 23 設定ボタン
- 31 メモリカード
- 32 事業所解析装置
- 41 警告設定リポート
- 42 エンジンシリンダ数
- 43 エンジン定格出力回転数
- 44 車速所定警告値
- 45 エンジン回転数所定警告値
- 46 アクセル開度所定警告値
- 47 アイドリング経過時間所定警告値
- 48 車速所定設定時間
- 49 エンジン回転数所定設定時間
- 50 プリンタの作動表示
- 51 警告の作動表示
- 61 定時リポート
- 62 印字日時
- 63 車速超過回数
- 64 アクセル開度超過回数
- 65 エンジン回転数超過回数
- 66 アイドリング超過回数
- 71 超過集計リポート
- 72 集計開始時刻
- 73 集計終了時刻
- 74 車速超過回数
- 75 アクセル開度超過回数
- 76 エンジン回転数超過回数
- 77 アイドリング超過回数
- 78 累積走行距離
- 79 燃料消費量

80 燃料消費率
 81 走行比率
 A アクセル開度
 dA アクセル開度変動
 B 補助ブレーキ使用率
 E エンジン回転数
 F 燃料流量
 Fo 所定設定値
 L 走行距離
 S 車速
 So 所定設定値
 dS 車速変動
 Ti, Tt 経過時間
 TL 累積走行距離
 A1, dA2, B2, E1, S2, dS2 所定警告値
 Ti3, Tt2 所定警告時間
 Ta, Tda, Tb, Tds, Te, Ts0, Ts2 超過時間
 T01, T11, T12, T21, T22, T23, T24, T25, T31 所定設定時間

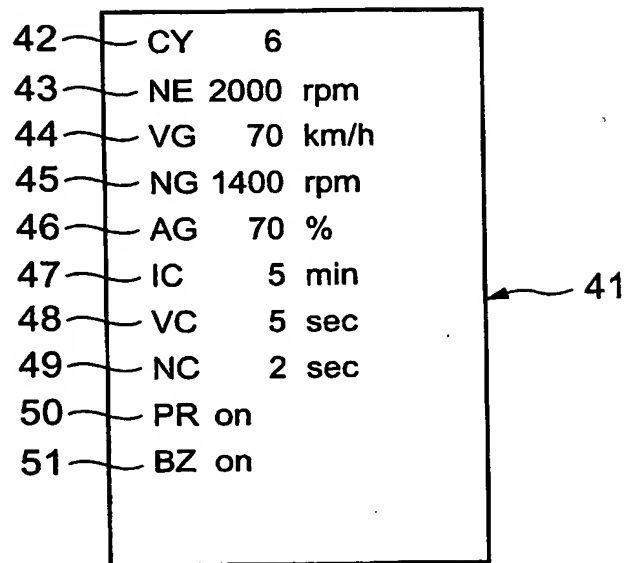
【書類名】 図面
【図 1】



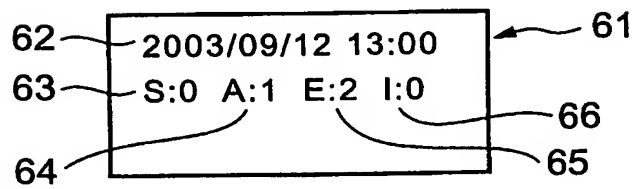
【図 2】



【図 3】



【図 4】

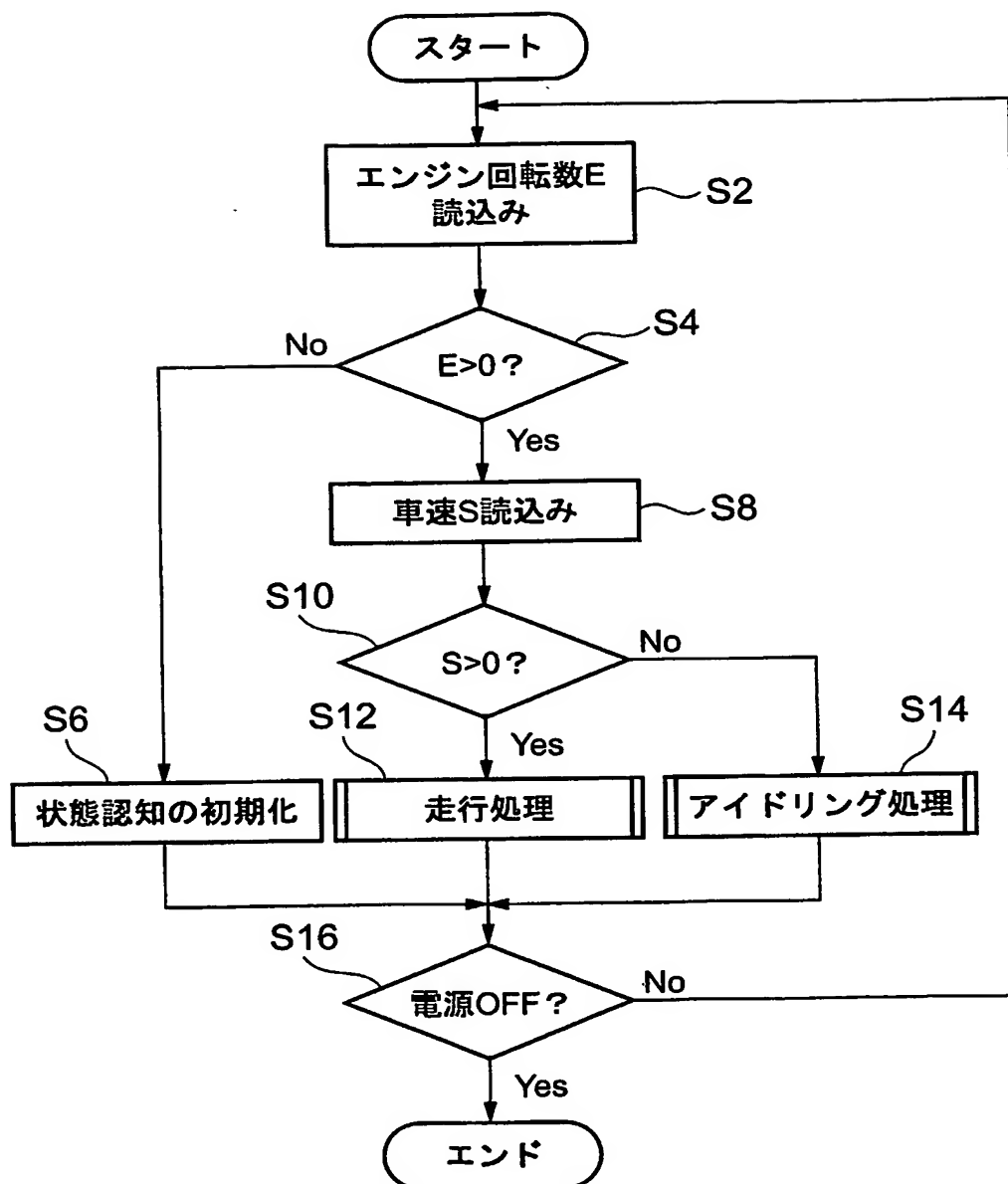


【図 5】

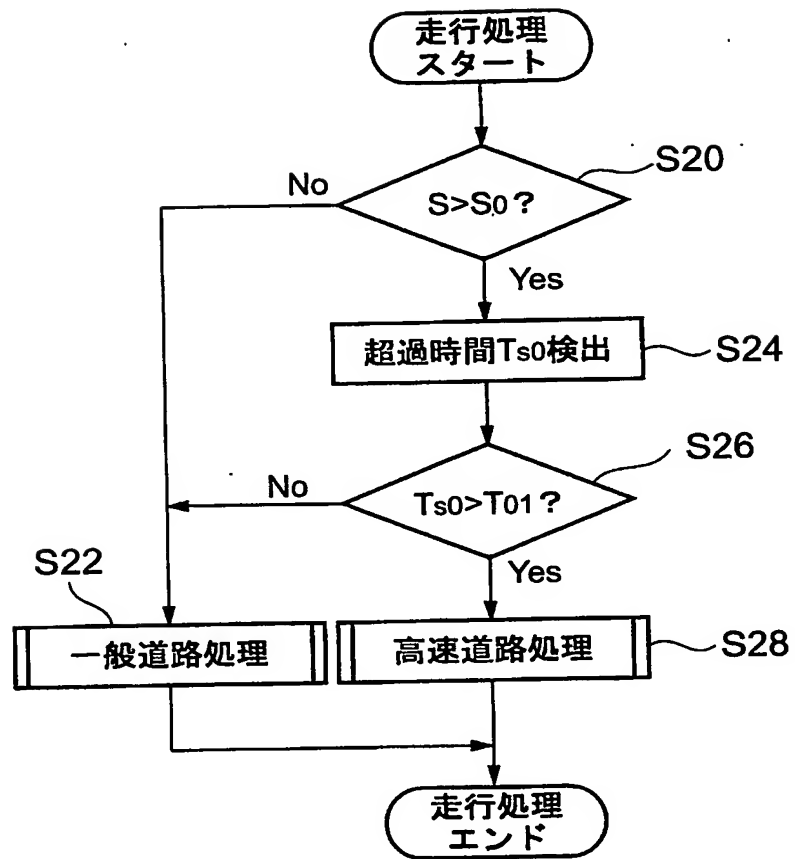
	TOTAL	
72	2003/09/12	12:58
73	2003/09/12	13:33
74	SPEED :	0
75	ACCEL :	7
76	ENGINE:	16
77	IDLE :	2
78	KYORI	5.9 km
79	SYOHI	2.6 L
80	NENPI	2.3 km/L
81	ACOFF	5.8 %

71

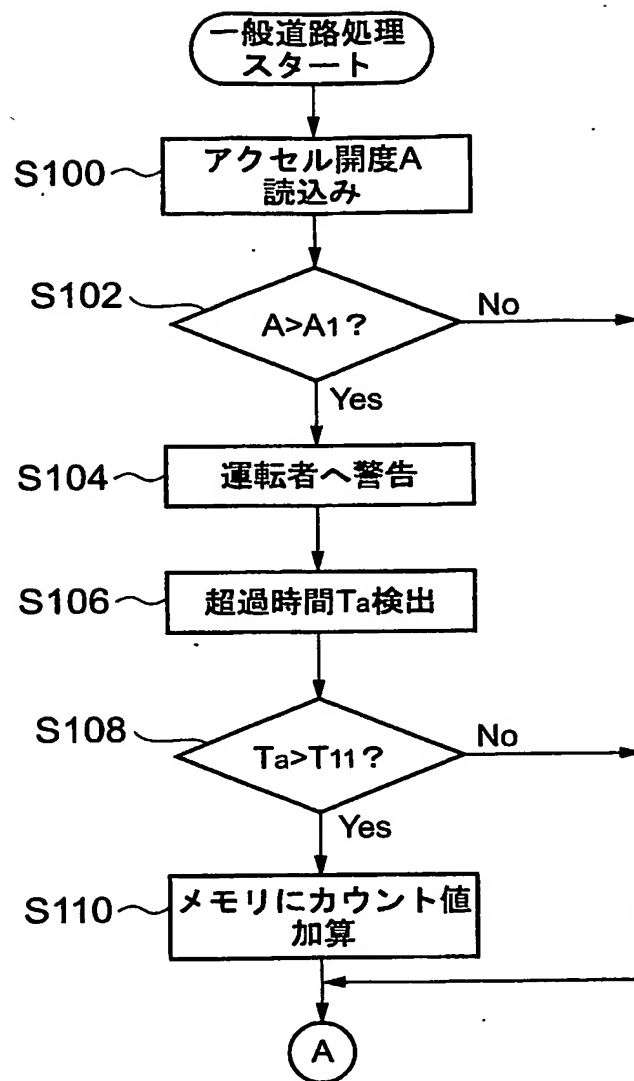
【図 6】



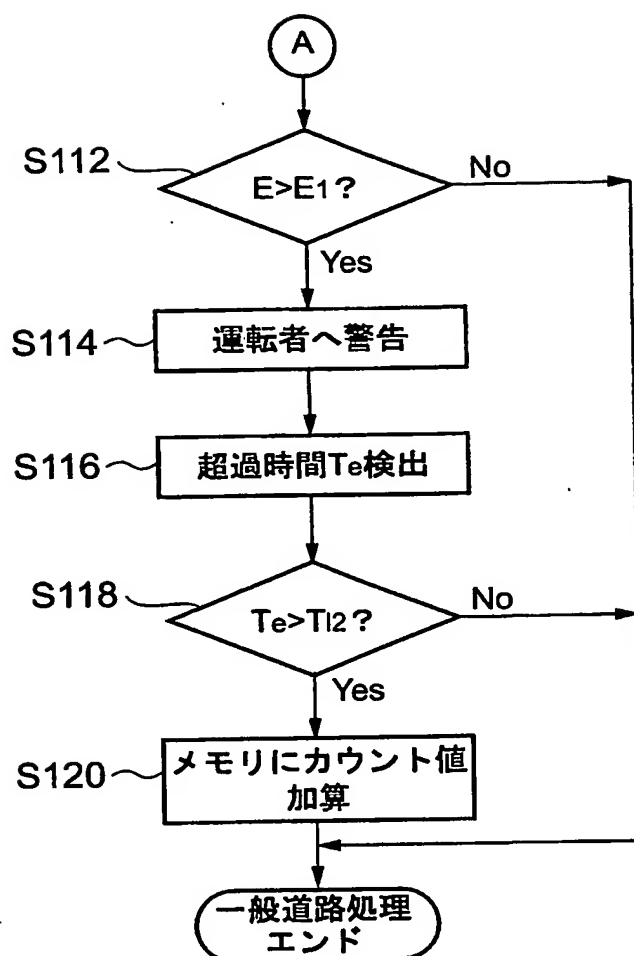
【図 7】



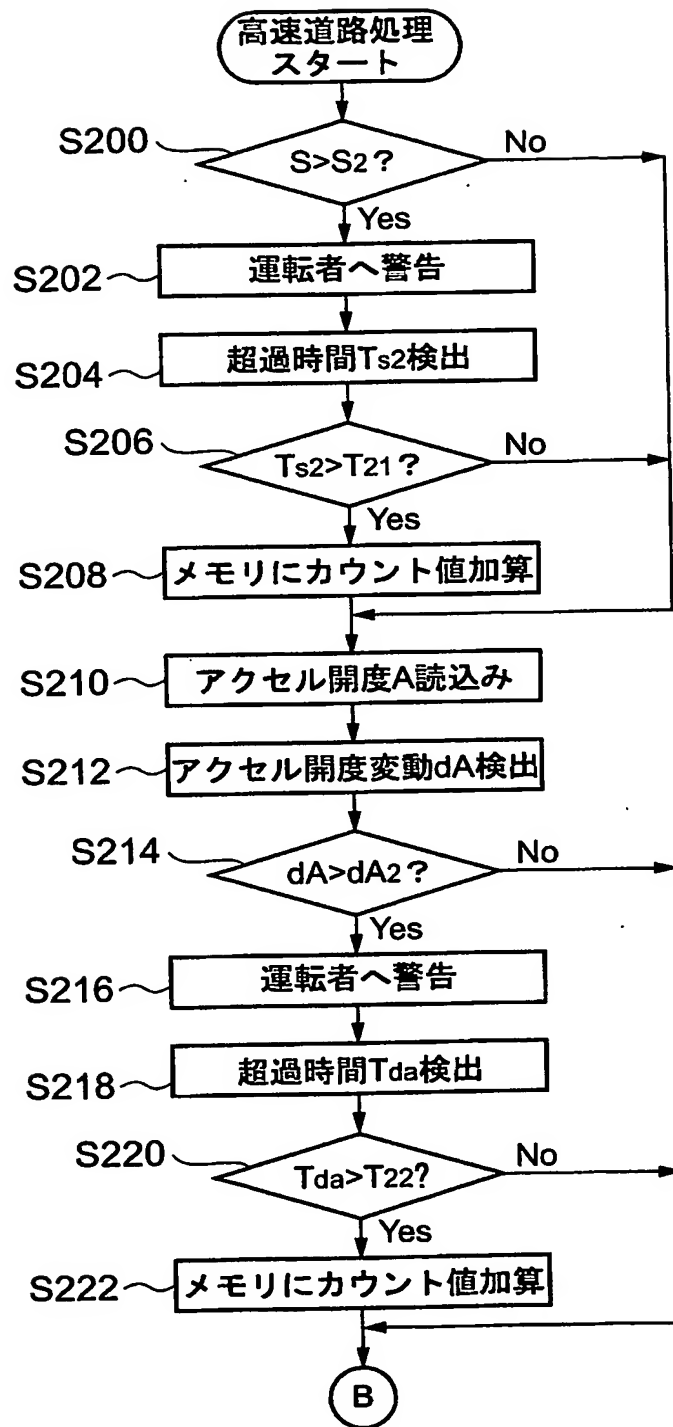
【図 8】



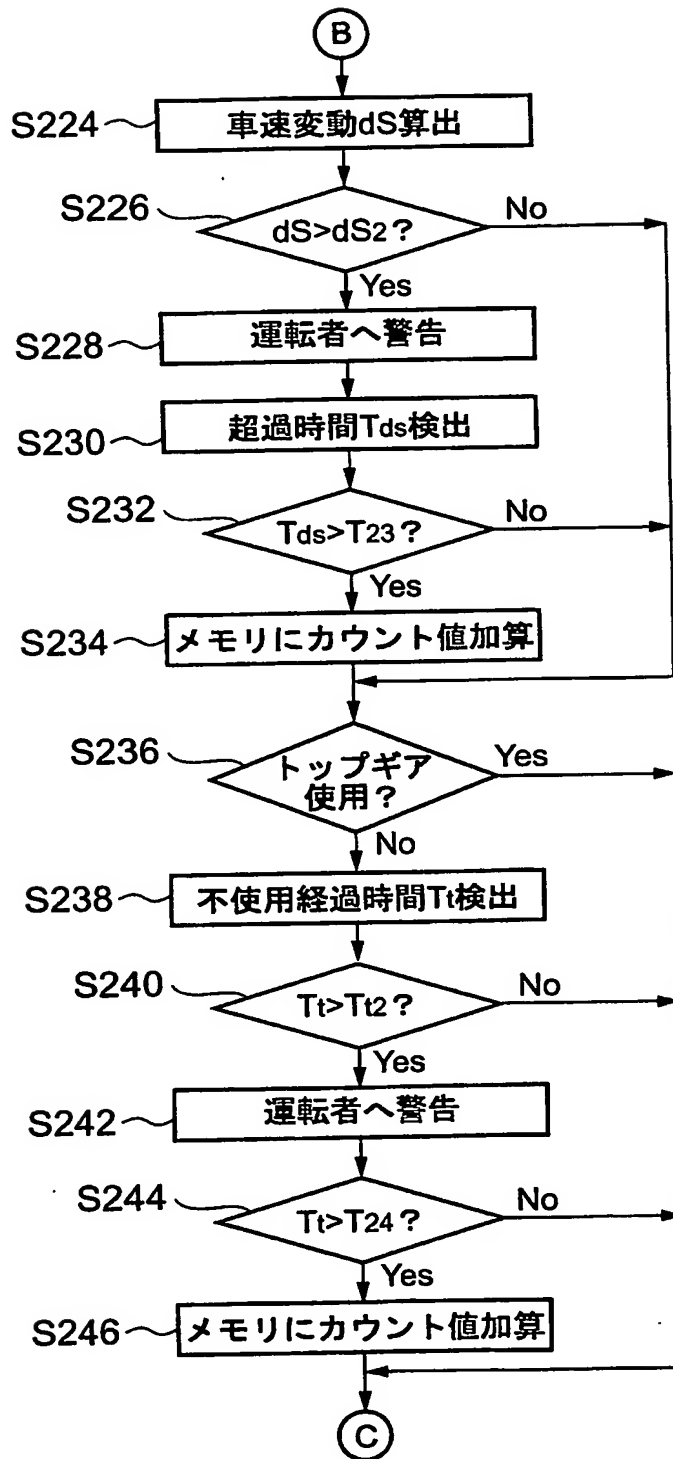
【図 9】



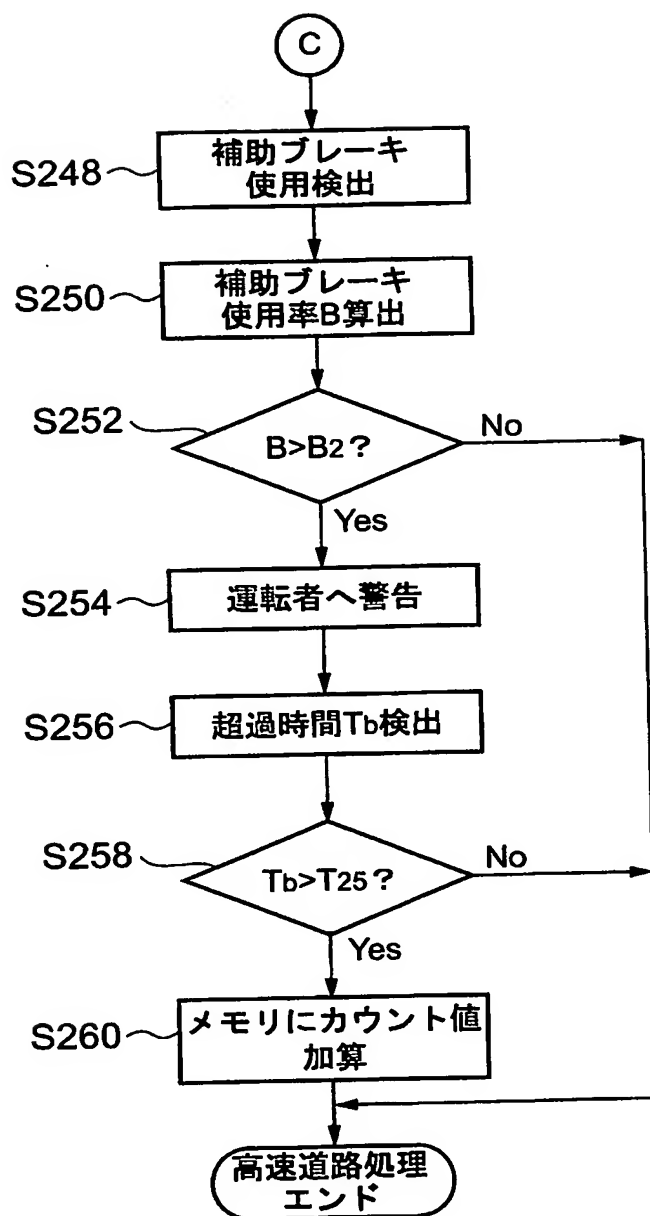
【図10】



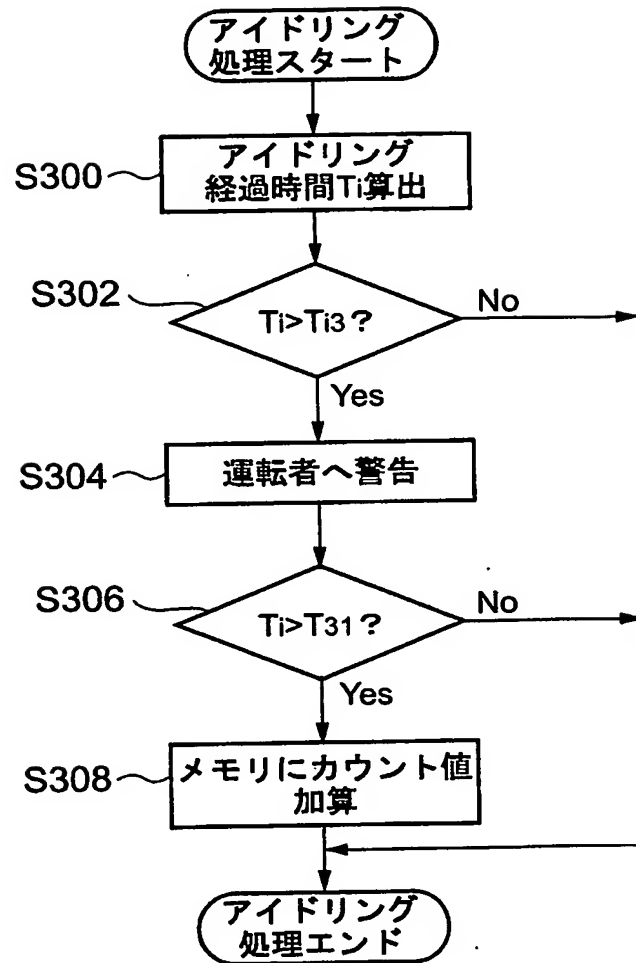
【図 11】



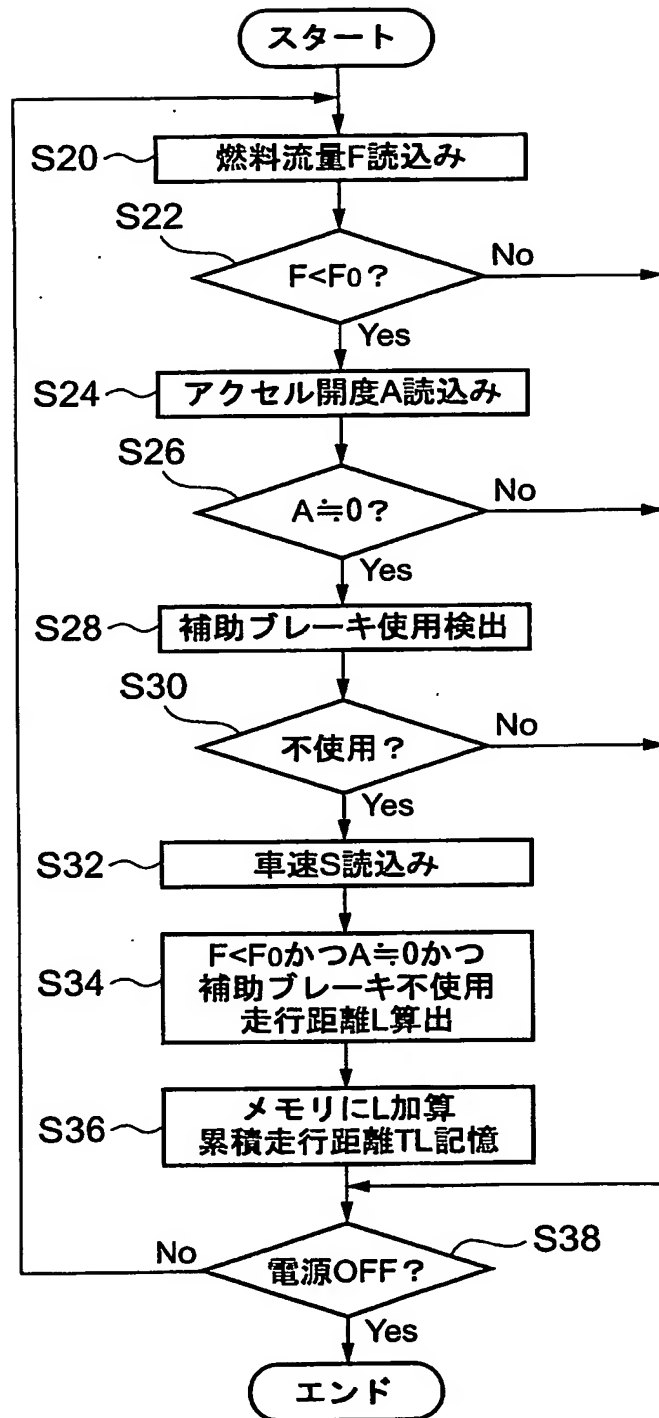
【図 12】



【図 13】



【図14】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 省燃費管理及び運転者への支援を極めて円滑にできるようにする。

【解決手段】 車両の走行状態に関する情報を検出する情報検出手段（11, 12, 13, 14, 15）と、情報検出手段が検出した情報を処理すると共にこの処理情報が所定設定条件を満たしたときに警告を発生する情報処理手段（3）と、上記処理情報を記憶する情報記憶手段（4）とを車両上に備え、情報処理手段は、上記処理情報が所定設定条件を満たしている時間又は上記処理情報の経過時間が所定設定時間を超過したときに超過の発生を情報記憶手段に記憶させる。また、車両の走行状態に関する情報を検出する情報検出手段と、情報検出手段が検出した情報を処理すると共にこの処理情報が所定設定条件を満たしたときに警告を発生する情報処理手段とを車両上に備え、この所定設定条件を変更することができる設定器（21）を車両上にさらに備える。

【選択図】 図1

認定・付加情報

特許出願の番号	特願 2003-387323
受付番号	50301899458
書類名	特許願
担当官	第三担当上席 0092
作成日	平成15年11月19日

<認定情報・付加情報>

【提出日】 平成15年11月18日

特願 2 0 0 3 - 3 8 7 3 2 3

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [0 0 0 0 0 5 4 6 3]

1. 変更年月日 1 9 9 9 年 1 0 月 8 日

[変更理由] 名称変更

住 所 東京都日野市日野台 3 丁目 1 番地 1

氏 名 日野自動車株式会社

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/JP04/017055

International filing date: 17 November 2004 (17.11.2004)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: JP
Number: 2003-387323
Filing date: 18 November 2003 (18.11.2003)

Date of receipt at the International Bureau: 20 January 2005 (20.01.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse